IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 130)
z dnia 28 września 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 130)

28 września 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat celów i realizacji „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021–2024".

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Monika Tuszyńska** dyrektor Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Kornel Drabarek** doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat celów i realizacji „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021–2024". Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, w związku z czym przystępujemy do realizacji porządku. Proszę pana ministra Rafała Webera o przedstawienie zwięzłej informacji na powyższy temat.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, „Program bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021–2024" został przyjęty uchwałą Rady Ministrów 23 lutego tego roku. W programie tym na realizację zadań związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym została zarezerwowana kwota 2,5 mld zł. Środki te będą pozyskiwane z Krajowego Funduszu Drogowego.

Co do zasady zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym planowane do realizacji z programu opierają się na trzech rodzajach zadań, czyli można powiedzieć – na trzech filarach. Pierwsze to zadania służące poprawie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, na przykład doświetlenia przejść dla pieszych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad odrębnie przekazała zadania do realizacji w 2021 r. i odrębnie na pozostałe lata wdrażania programu w postaci planu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych 2022–2024.

Drugi filar to są zadania liniowe z planu ochrony zdrowia i życia pieszych i rowerzystów. Jest to na przykład budowa chodników czy budowa ścieżek pieszo-rowerowych. Tutaj mamy przekazane z GDDKiA zadania do realizacji w 2021 r., odrębnie w 2022 r. i później w latach 2023–2024.

Trzeci rodzaj zadań to zadania punktowe z planu redukcji liczby i skutków zdarzeń drogowych. Jest to na przykład przebudowa skrzyżowań i budowa na nich sygnalizacji świetlnej albo budowa ronda. Tutaj, podobnie jak do punktu drugiego, GDDKiA przekazała zadania do realizacji w roku bieżącym, odrębnie w 2022 r., a następnie łącznie na lata 2023 i 2024.

Jeżeli chodzi o rok bieżący, to w 2021 r. została opracowana lista 215 zadań planowanych do realizacji i planowania w ramach „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej" ze środków Krajowego Funduszu Drogowego 2021. Lista została zatwierdzona 26 maja 2021 r. i przekazana do GDDKiA do realizacji oraz do Banku Gospodarstwa Krajowego celem umożliwienia dokonywania wypłat z rachunku Krajowego Funduszu Drogowego. Na liście uwzględnione zostały zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące zarówno zadania mające na celu budowę chodników, zatok autobusowych czy budowę skrzyżowań, jak i oczywiście poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych. Na chwilę obecną zostało zatwierdzonych 206 programów inwestycyjnych o całkowitej wartości ponad 470 mln zł.

Jeżeli chodzi o stan realizacji zadań uwzględnionych na liście programu, w tym roku przedstawia się on następująco: 6 zadań to zadania o wartości 18 mln zł – już zostały one zrealizowane; 56 zadań za 350 mln zł jest na etapie realizacji, czyli na etapie prac budowlanych; 35 zadań o wartości ponad 43 mln zł ma podpisaną umowę z wykonawcą na realizację robót; 75 zadań o wartości 146 mln zł jest na etapie ogłoszonego przetargu na prace albo w systemie tradycyjnym, albo w systemie „projektuj i buduj". Pozostałe zadania są na etapie przygotowania postępowania przetargowego.

Jeżeli chodzi o 2022 r., zadania rekomendowane przez GDDKiA, których rozpoczęcie, czyli realizacja, planowane jest w 2022 r., zostały przekazane w postaci trzech list. To zadania związane z poprawą bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, zadania punktowe z planu redukcji liczby i skutków zdarzeń drogowych oraz zadania liniowe z planu ochrony zdrowia i życia pieszych i rowerzystów. Wszystkie propozycje zostały zweryfikowane pod kątem pokrywania się lokalizacji i zakresu rzeczowego z innymi realizowanymi zadaniami związanymi z pracami prowadzonymi przez GDDKiA, jeżeli chodzi o przebudowę odcinków dróg krajowych, i na roboczo uzgodnione z GDDKiA.

Lista składa się ze 151 tytułów inwestycyjnych zawierających 2748 zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Łączna wartość tych zadań to 225 mln zł. Jeszcze w tym roku oraz na początku roku 2022 lista ta będzie uzupełniana o zadania związane z planem ochrony zdrowia i życia pieszych i rowerzystów oraz z planem redukcji liczby i skutków zdarzeń drogowych. Będą do niej dodawane nowe zadania, które w tej chwili są identyfikowane przez GDDKiA albo weryfikowane przez Ministerstwo Infrastruktury.

Kolejna rzecz jest w związku z faktem, że zadania dotyczące doświetleń przejść dla pieszych są priorytetem realizacyjnym zaplanowanym w ramach programu. Tak jak powiedziałem wcześniej, GDDKiA została zobligowana do sporządzenia odrębnego zestawienia zadań obejmujących przejścia dla pieszych na drogach krajowych, szczególnie te przejścia dla pieszych, które wymagają doświetlenia. Przekazana przez GDDKiA lista rekomendowanych zadań do realizacji w latach 2022–2024 zawiera ponad 11 tys. przejść dla pieszych. Całkowita wartość zadań przedstawionych w tym zestawieniu wynosi ok. 1200 mln zł. Zadania wskazane w tym zestawieniu do realizacji w przyszłym roku zostały uwzględnione w zatwierdzonej 30 czerwca liście zadań „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej".

Jeżeli chodzi natomiast o pozostałe zadania, rekomendowane do realizacji w latach 2023–2024, nie te związane z doświetleniem przejść dla pieszych, tylko związane z ochroną zdrowia i życia pieszych i rowerzystów, a także związane z redukcją liczby i skutków zdarzeń drogowych, lista została przekazana 19 sierpnia przez GDDKiA. W Ministerstwie Infrastruktury trwa ich weryfikacja. Po weryfikacji listy zadania do realizacji z „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej" na lata 2023–2024 zostaną zatwierdzone.

To tyle chyba dosyć szczegółowej informacji na temat stanu zaawansowania i realizacji „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021–2024". Na koniec chcę dodać, że zgodnie z naszymi obietnicami i zapowiedziami Ministerstwo Infrastruktury za pośrednictwem wojewodów realizuje program doświetleń przejść dla pieszych na drogach samorządowych, gminnych i powiatowych. W ramach przeprowadzonych przez wojewodów naborów – co najmniej jednego w każdym województwie, a były województwa, gdzie tych naborów było więcej – zostały stworzone listy. W ramach tych list wszyscy beneficjenci, czyli wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, uzyskali maksymalne

dofinansowanie do doświetlenia przejść dla pieszych. To dofinansowanie wynosiło 80% wartości zadania, a wartości nominalne to maksymalnie 200 tys. zł na jedno przejście dla pieszych. Na tę chwilę na drogach gminnych i samorządowych będzie realizowanych ponad 3200 doświetleń przejść dla pieszych. Komponent związany z bezpieczeństwem w ruchu drogowym jest więc realizowany przez GDDKiA na drogach krajowych, natomiast nie zapominamy też o dofinansowaniu jednostek samorządu terytorialnego, tak aby poprawiać bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, pieszych i rowerzystów, również na drogach samorządowych.

Tutaj jest kolejna zapowiedź. W najbliższym czasie przedstawimy projekt ustawy, która nowelizuje Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Do ustawy tej wprowadzimy 2 mld zł na kolejne zadania, które będą realizowane w 2022 r. z nowelizacji budżetu na 2021 r., który jest już, jak mniemam, w dyspozycji Wysokiej Izby, ponieważ chyba w poprzednim tygodniu został przyjęty przez Radę Ministrów. Rada Ministrów przeznaczyła dodatkowe 2 mld zł na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Środki te będziemy chcieli wykorzystać na dedykowane nabory, na małe zadania, tzw. zadania remontowe. To jest jedna część, a druga część to kolejny etap wzmacniania zadań związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, tak aby tego typu zadań separujących ruch niechronionych uczestników ruchu drogowego od ruchu kołowego było w Polsce jak najwięcej. Oczywiście nasze główne programy inwestycyjne to „Program budowy dróg krajowych na lata 2014–2023”, z perspektywą do 2025 r. Oczywiście głównie koncentrujemy się tutaj na budowie dróg szybkiego ruchu, dokończeniu programu autostradowego, także budowie dróg ekspresowych, programie budowy stu obwodnic. One też są sukcesywnie realizowane. Prace postępują i albo ogłaszamy przetargi, albo podpisujemy umowy, albo wchodzimy na roboty budowlane, albo oddajemy do użytkowania kolejne kilometry nowych dróg czy to o standardzie GP, czy to o standardzie klasy S lub A.

Ostatnie zdanie. Programów inwestycyjnych, które w obecnej, ale też w poprzedniej kadencji zostały albo stworzone, albo wzmocnione, jeżeli chodzi o poprawę sieci drogowej, nie brakuje. Naszą deklaracją jest dalsze ich rozwijanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś chce zabrać głos? Proszę bardzo.

Poseł Paweł Rychlik (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym powiedzieć kilka słów na temat realizacji programu stu obwodnic. Z pewnością w punkcie rozpatrywania informacji na temat stanu bezpieczeństwa również należy o tym wspomnieć. Chciałem panu ministrowi podziękować jako poseł, który funkcjonuje w ramach swojego okręgu wyborczego. Pragnę powiedzieć, że oddział GDDKiA w Łodzi w sprawie budowy stu obwodnic z planu stu obwodnic, a w zamyśle budowy obwodnicy Wielunia, działa bez zbędnej zwłoki, wręcz przeciwnie, wyprzedza pewne fakty i jestem przekonany, że inwestycja ta zostanie zrealizowana nawet szybciej, niż planowano. Należy docenić zaangażowanie przedstawicieli GDDKiA. Podobnie jest w innych przypadkach.

Panie ministrze, chciałem również zadać pytanie dotyczące planowanego miliarda złotych na budowę ścieżek rowerowych i chodników, dodatkowo przeznaczonego w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Chciałbym zapytać, czy mógłby pan przybliżyć i przekazać nam więcej szczegółów na ten temat. Czego to będzie dotyczyć: czy tylko i wyłącznie budowy chodników, remontów chodników, ścieżek rowerowych w ramach dróg publicznych, czy również ścieżek rowerowych, które przebiegałyby z dala od drogi? Były już przecieki w mediach samorządowych, na portalach samorządowych. Samorządowcy zaczęli o to pytać, ponieważ konieczność i potrzeby budowy szczególnie ścieżek rowerowych i chodników są bardzo duże.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, skoro jest tak dobrze, to chciałbym zapytać, kiedy planowane jest oddanie do użytku obwodnicy w Wieluniu. Drugie pytanie do pana ministra jest takie. Czy udało się w końcu znaleźć porozumienie z władzami miasta Łodzi w sprawie zjazdu z zachodniej obwodnicy Łodzi, która jest w trakcie budowy? Czy doszli państwo do porozumienia? Czy będzie tylko zjazd w kierunku zachodnim, w kierunku Aleksandrowa, czy będzie również obejmował miasto Łódź? To jest obwodnica trzeciego co do wielkości miasta i wypadałoby w końcu w tej sprawie się porozumieć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej pytań. Jeszcze pan poseł, tak?

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, ja także pragnę przyłączyć się do podziękowań dla pana ministra Adamczyka, pana ministra Webera, rządu za program stu obwodnic, ale także za poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach, ogólnie rzecz biorąc, na wszystkich drogach.

Gdybym chciał mówić o tej drugiej kwestii i dopytać, to wiemy, że niezwykle istotne jest zwłaszcza bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych. Jako kierowcy, użytkownicy dróg przyzwyczajamy się do nowej sytuacji, ale piesi też zaczynają coraz bardziej właściwie reagować na zbliżający się pojazd. Jadąc, doświadczam ostatnio przejść doświetlonych. Jeszcze jest ich mało. Dzisiaj dowiaduję się, że także na drogach gminnych, na drogach powiatowych, za co bardzo dziękuję… Moje pytanie brzmi następująco. Przejść w każdej gminie jest bardzo dużo, a zwłaszcza w centrach miast i miasteczek. Czy środki te będą ograniczone, czy będą one możliwe w każdej sytuacji, jeżeli gmina, samorząd wystąpi o doświetlenie? Jeszcze raz bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Na tym etapie mam dwa pytania. Panie ministrze, pierwsze pytanie dotyczy ewentualnego wydłużenia minimalnych czasów przejść na przejściach dla pieszych. Czy w ostatnim czasie było to w jakikolwiek sposób przedmiotem analiz w ministerstwie? Czy prowadzone są jakiekolwiek prace mające na celu wydłużenie tych minimalnych wartości?

Druga rzecz, o którą chcę zapytać, jest taka. Jak wiadomo, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miast ma tę zaletę, że bardzo pozytywnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa. Pod tym kątem chciałem zapytać o postęp przy pracach dotyczących Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, której dzisiaj nie ma. Droga ta idzie przez centra Kęt, Andrychowa, Wadowic, Kalwarii i innych miejscowości, bardzo poważnie zagrażając zwłaszcza bezpieczeństwu niechronionych użytkowników dróg. Jest pytanie, na jakim etapie są prace w kierunku rozpoczęcia tej inwestycji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, skorzystam z okazji. Mówimy o bezpiecznej infrastrukturze, ale mamy już kilka miesięcy funkcjonowania nowych przepisów dotyczących pieszych i zachowań, które muszą wykazać i oni, i kierowcy. Mamy już mocno nagłośniony

bzdurny przykład, jeśli dobrze pamiętam, z Miasteczka Śląskiego, gdzie burmistrz zlikwidował wszystkie przejścia w odpowiedzi na, jak to określił, idiotyczne przepisy, które uchwalił parlament.

Chciałem zapytać o jak najświeższe dane na przejściach – bodajże za czerwiec, lipiec i sierpień – o tym, że tych wypadków jest mniej. Były obawy, że to prawo miało zbyt krótkie vacatio legis, że kierowcy nie będą przygotowani. Chyba dużo informacji było na ten temat w mediach, kierowcy przestraszyli się, postanowili zastosować. Wiem, że pierwsze miesiące jego obowiązywania są dobre, ale gdyby pan minister dysponował najnowszymi danymi, byłbym bardzo wdzięczny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę pana ministra o odpowiedź na pytania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, postaram się odpowiadać zgodnie z kolejnością zadawanych pytań czy tematów poruszanych przez panów posłów czy pana prezesa Furgalskiego.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o budowę obwodnicy Wielunia, wczoraj byłem na Słowacji. Rozmawialiśmy tam z samorządem Preszowa, regionem proszowskim i z innymi samorządami na temat potrzeby budowy Via Carpatii na Słowacji i uciąglenia tego międzynarodowego szlaku. Gdy została przedstawiona informacja o tempie realizacji inwestycji na Słowacji, gdy zobaczyłem na tablicy 14 lat od momentu rozpoczęcia realizacji pomysłu do momentu wystąpienia tej drogi… Faktycznie jest to okres dużo dłuższy niż u nas w Polsce, mimo że chcielibyśmy robić szybciej, jeszcze więcej i sprawniej omijać różnego rodzaju ryzyka i zakamarki, które tworzone są w międzyczasie, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny.

Jeżeli chodzi o obwodnicę Wielunia, to pracę nad nią rozpoczęło wpisanie jej do rządowego programu budowy stu obwodnic. Nie mieliśmy tutaj nic. Nie mieliśmy żadnej dokumentacji. Nie mieliśmy żadnej analizy. Nie mieliśmy studium. Już nie mówię o decyzji środowiskowej. Rozpoczęliśmy te prace w roku poprzednim. W tej chwili trwają prace nad przygotowaniem studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. U nas, w Polsce, od momentu rozpoczęcia realizacji pomysłu do momentu udostępnienia drogi co do zasady mija średnio 100 miesięcy. Jest to okres, w którym zadanie inwestycyjne realizowane jest od zera do 100%. Tak trzeba ten czas liczyć. Średnio rzecz ujmując, na każdą dużą inwestycję, na każdą inwestycję, przy której potrzebujemy decyzji środowiskowej, na każdą inwestycję, na którą potrzebujemy pozwolenia budowlanego, tak jest to liczone. Tak jest to liczone w przypadku obwodnicy Wielunia.

Drugi temat poruszony, po raz kolejny zresztą, przez pana posła Jońskiego to porozumienie z samorządem łódzkim, jeżeli chodzi o dobudowę węzła na drodze ekspresowej S14. W tamtym roku, ponad rok temu, może to było już półtora roku temu, odbywała się rozmowa na ten temat w MI, gdzie miasto Łódź zobligowało się do dokonania pewnych czynności, których do tej pory nie dokonało, tak że piłeczka nie jest po stronie MI, nie jest po stronie GDDKiA, tylko cały czas jest po stronie miasta Łodzi. Jeżeli Łódź wypełni swoje werbalne zobowiązania, które wtedy podjęła, wrócimy do tematu dokończenia budowy tego węzła, bo faktycznie teraz komunikuje on tylko i wyłącznie w stronę Aleksandrowa Łódzkiego.

Pan poseł Mrówczyński zapytał o możliwości pozyskania środków finansowych na doświetlenia przejść dla pieszych jeszcze w trakcie tego roku. Są takie możliwości, jeżeli wojewoda ogłosi nabór. We wszystkich województwach środki jeszcze są. Wojewodowie dysponują jeszcze określoną pulą środków finansowych, tak że jeżeli uzyskają informację od samorządów o tym, że są chętni do tego, aby po takie środki sięgnąć, to wojewodowie w każdej chwili mogą ogłosić nabór, nawet krótki: kilkudniowy czy dwutygodniowy, bardzo szybko go rozstrzygnąć i podpisać umowę, aby takie zadania były realizowane.

W kwestiach poruszonych przez pana posła Suchonia powiem, że jeżeli chodzi o czas, czyli, jak rozumiem, cykle zielonego światła na skrzyżowaniach, to długość tych cykli za każdym razem jest ustalana przez zarządcę drogi. To zarządca drogi, czy to gminnej, czy to powiatowej, czy to wojewódzkiej, czy to krajowej, jest zobowiązany do organizacji ruchu na całym jej ciągu i to on odpowiada za to, czy sama zasada jest zasadą stałoczasową, czyli cykl światła jest niezmienny przez 24/7 i nie działa akomodacja, czy jednak w takim miejscu warto zastosować tryb zmiennoczasowy, uzależniony od natężenia ruchu, czy to na drodze głównej, czy to na drodze podporządkowanej, i w ten sposób ustalić sygnalizację świetlną na danym skrzyżowaniu. Ta kwestia jest więc określana przez zarządcę drogi.

Jeżeli chodzi o Beskidzką Drogą Integracyjną, odpowiedzi udzieli pani dyrektor. Sprawdzamy to na bieżąco. Przedmiotem posiedzenia Komisji jest coś innego, ale postaramy się odpowiedzieć też na to pytanie.

Jeżeli chodzi o kwestie, które poruszył pan prezes Furgalski, dysponujemy danymi, jeżeli chodzi o funkcjonowanie nowych przepisów związanych z pierwszeństwem pieszych w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych, ale także zakazem przechodzenia przez jezdnię z telefonem czy innym urządzeniem elektronicznym, które zaburza percepcję. Z trzymiesięcznych statystyk – z czerwca, lipca, sierpnia – wynika radykalna poprawa, czyli radykalny spadek liczby wypadków, ofiar, a także osób, które zostały ranne na przejściach dla pieszych, w porównaniu z tym samym okresem w 2019 r., czyli z tym samym okresem roku, w którym nie żyliśmy w pandemii COVID-19, kiedy natężenie ruchu było normalne, nie było determinowane ograniczeniami ani restrykcjami, ani mniejszą mobilnością społeczeństwa.

Widzimy również może nie tak radykalną, ale również poprawę, jeśli chodzi o porównanie do tego samego okresu w 2020 r., w którym jednak mobilność społeczeństwa była dużo mniejsza, natężenie na drogach było dużo mniejsze, pojazdów było mniej i już przez to było bezpieczniej. Mimo wszystko w 2021 r. w miesiącach czerwiec, lipiec i sierpień widzimy poprawę statystyk, mniej liczby wypadków na przejściach dla pieszych, mniej osób rannych. Te przepisy już więc funkcjonują, już działają i mamy nadzieję, że poprawa będzie widoczna w kolejnych miesiącach.

Oczywiście prowadzimy kampanię społeczną od samego początku wprowadzenia tych przepisów w życie. Jest ona prowadzona pod tytułem: „Czy to cię tłumaczy?". Kampania ta wchodzi teraz w kolejną fazę. Będą specjalne audycje tematyczne, i radiowe, i telewizyjne, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Będziemy też posiłkować się wszystkimi członkami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którzy będą m.in. kolportować ulotki związane z tym tematem, tak że wchodzimy w nowy tryb kampanijny, w drugi etap kampanii związanej z promocją tych przepisów. Mamy nadzieję, że nasze działania przyniosą skutek i że spadek liczby wypadków, ofiar i rannych w kolejnych miesiącach także będzie postępował.

Bardzo proszę panią dyrektor Agnieszkę Krupę o odpowiedź, jeżeli chodzi o stan zaawansowania prac nad Beskidzką Drogą Integracyjną. Mogę powiedzieć tylko jedno. Panie pośle, zabezpieczyliśmy środki finansowe na realizację tego zadania, czyli kiedy przejdziemy przez wszystkie procedury związane z decyzją środowiskową, kiedy będzie ona możliwa do wykorzystania, kiedy będzie prawomocna, wtedy będziemy gotowi do ogłoszenia przetargu na zaprojektowanie i zbudowanie. Już zabezpieczyliśmy te środki finansowe w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych", który do 2030 r. opiewa na łączną kwotę 292 mld zł, tak że to, co kiedyś było największą przeszkodą do pokonania, czyli zapisanie i pozyskanie środków finansowych na realizację zadań drogowych, zapewniliśmy już w tym roku. Musimy natomiast przejść przez kolejne etapy, właśnie te związane z elementami administracyjnymi. Proszę bardzo, pani dyrektor, o udzielenie odpowiedzi, w którym miejscu jesteśmy, jeżeli chodzi o BDI.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo.

Tak jak powiedział pan minister, zabezpieczyliśmy środki finansowe w nowym programie budowy dróg. Do tego czasu musimy zakończyć proces przygotowawczy. Jak pan poseł doskonale wie, bo na każdej możliwej Komisji, na każdym posiedzeniu plenarnym pyta pan o to zadanie, proces uzyskiwania ostateczności był bardzo długi, a następnie mieliśmy jeszcze odwołanie do sądów od wydanej decyzji środowiskowej, w związku z tym proces ten przedłużał się nie z naszej winy i nie z winy GDDKiA.

Obecnie w związku z tym, że mieliśmy podpisaną kompleksową umowę na proces przygotowawczy, na tym zadaniu opracowywany jest program funkcjonalno-użytkowy. W związku z tym, że jest to dość długie i dość skomplikowane zadanie, budzi w terenie sporo kontrowersji. Cały ten proces chcemy bardzo dobrze przygotować i zakończyć ogłoszeniem przetargu w 2024 r. Będzie to już przetarg na realizację zadania, co pozwoli nam w perspektywie naszego nowego programu budowy dróg zakończyć i oddać to zadanie do użytkowania.

Jeszcze na etapie przygotowania tego zadania mieliśmy też głosy o konieczności budowy zadań komplementarnych. Jest to obwodnica Wadowic, która będzie jednym z pododcinków realizacyjnych drogi ekspresowej, w związku z czym oprócz drogi ekspresowej będziemy mieli jeszcze zadanie komplementarne, które w całkowity sposób na wiele lat zabezpieczy problem Wadowic.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pytanie uzupełniające, pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Chciałbym tylko krótko odnieść się do wypowiedzi pana ministra w kontekście zjazdu z zachodniej obwodnicy Łodzi. Otóż nie wiem, czy do pana ministra docierają te informacje, bo jednak jest to ważna inwestycja. Wydaje się, że zjazd z obwodnicy, która jest w trakcie budowy, powinien być dla rządu priorytetem, szczególnie w tak ważnym miejscu, biorąc pod uwagę centralne położenie Łodzi i biorąc pod uwagę aglomerację i miasto, które jest trzecie co do wielkości.

Chciałbym powiedzieć, że miasto zapytało mieszkańców, które inwestycje powinny zostać zrealizowane w ramach tego nowego ładu. Jako trzecia inwestycja została wskazana ul. Szczecińska. Faktycznie, jak państwo mówiliście, aleksandrowska ul. Szczecińska powinna zostać wyremontowana w taki sposób, aby obsłużyć ruch pasażerski przy zjeździe z zachodniej obwodnicy Łodzi. Inwestycja ta została zapisana, pomimo dość dużego wydatku 50 mln zł, jednego z najwyższych, jeśli chodzi o inwestycje drogowe, który jednak został zapisany. Jeszcze raz apeluję więc do pana ministra, żeby póki inwestycja trwa – jest opóźniona z uwagi na późniejsze wyłonienie wykonawcy – jednak rozmawiać z władzami miasta na temat tego zjazdu, bo ciężko wyobrazić sobie zachodnią obwodnicę Łodzi bez zjazdu do tego miasta. Takiej obwodnicy chyba jeszcze nie było.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Chrzan.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, dopytam za posłem Rychlikiem, bo nie usłyszeliśmy odpowiedzi na pytanie, czy przewidują państwo możliwość finansowania ścieżek rowerowych lokalizowanych poza pasem drogowym, nie bezpośrednio w sąsiedztwie drogi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, mówił pan o zwiększeniu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i o środkach na remonty dróg. Rozumiem, że dotyczy to dróg gminnych, o mniejszych parametrach. Czy będą jakieś nowe zasady naboru tych wniosków, czy też to będzie tak jak w dotychczasowych naborach? Kiedy będzie następny nabór, w którym będą mogły być uwzględniane wnioski na drogi gminne, węższe, o niższych parametrach, czego gminy oczekują. Mówił pan także o chodnikach. Czy będą jakieś nowe zasady dotyczące wniosków na budowę chodników?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Nie widzę więcej zgłoszeń, więc jeszcze pan minister i będziemy kończyli.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, faktycznie jestem winny odpowiedzi na kwestię związaną z budową ścieżek rowerowych poza drogami publicznymi. Nie, w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg tego typu infrastruktura będzie mogła być budowana tylko i wyłącznie przy drogach publicznych, natomiast z tego co pamiętam, w ramach „Krajowego planu odbudowy" w części pożyczkowej zapewniona jest wiązka na budowę ścieżek rowerowych, które mają charakter typowo rekreacyjny, takich, które skoro nie są poprowadzone wzdłuż drogi publicznej, to najprawdopodobniej mają charakter rekreacyjny, doprowadzając do terenów leśnych, do obiektów wodnych, nad zalewy, nad błonia. Z tego co wiem, to tam przewidziane są takie środki w trybie pożyczkowym. Mam nadzieję, że się utrzymają i samorządy będą mogły to uruchomić.

Jeżeli natomiast chodzi o kwestię zasad związanych z zadaniami remontowymi, które zostaną przeprowadzone w przyszłym roku, to zasady będą takie same, natomiast zadania remontowe nie będą konkurowały z przebudowami i budowami, bo w tej chwili wojewoda, ogłaszając nabór, w większości województw … Wojewodowie mieli dowolność, jeżeli chodzi o wybór kryteriów podczas naboru i na samym starcie co do zasady mocniej, lepiej, bardziej punktowali zadania związane z budowami albo przebudowami, ponieważ siłą rzeczy są to zadania, które obejmują również budowę chodników czy ciągów pieszo-rowerowych, czy zatok autobusowych. To są zadania kompletniejsze niż te związane tylko i wyłącznie z wymianą nawierzchni, po której poruszają się samochody. Dlatego była duża trudność w dostępie do tych środków. Przeliczyliśmy, rocznie średnio 9% ze wszystkich zadań, które były realizowane w 2020 r. i w 2019 r., to zadania remontowe. Pozostałe polegały właśnie na przebudowach i budowach.

Żeby nie dyskryminować tego typu inwestycji, żeby zrealizować oczekiwania samorządowe, zdecydowaliśmy o tym, żeby zabezpieczyć środki finansowe na nowy nabór dedykowany zadaniom remontowym. Będzie to miało miejsce w przyszłym roku, 2022 r., po uprzedniej zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, która da wojewodom takie prawne uprawnienia. Taka sama sytuacja będzie, jeżeli chodzi o budowę ciągów pieszo-rowerowych. Też wyodrębnimy nabór tylko i wyłącznie na taką bezpieczną infrastrukturę dedykowaną niechronionym uczestnikom ruchu drogowego w odrębnym naborze, tak aby zadania te nie konkurowały z tymi, które są związane z przebudowami bądź budowami.

Jeszcze odpowiadając panu posłowi Jońskiemu, żeby nie było wrażenia, że budujemy drogę ekspresową S14, nie zapewniając mieszkańcom Łodzi możliwości dotarcia do niej, czyli węzła, który komunikuje z Łodzią, powiem, że na całej długości S14 zostaną zbudowane trzy węzły, tak że nie jest tak, że Łódź zostanie odcięta od drogi ekspresowej S14, ponieważ będą z nią komunikowały trzy węzły. Nie jest to wcale tak mało, jak pan poseł raczył stwierdzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie.